

自動車リサイクル法の見直しの 検討に対する考え方について

平成27年1月14日

全国市長会

当資料は、全国市長会が実施した調査の結果(104市の回答)を元に作成したものである。なお、当資料の記載事項における詳細な支障事例などについては、別紙参考資料によるものである。

目次

1. **自動車の不法投棄等の発生状況、発生抑制の取組に関する現状と意見** 【P. 1】
 - (1) 自動車の不法投棄の現状
 - (2) 原状回復に関する問題点・課題
 - (3) 使用済自動車判別ガイドラインの活用状況

2. **自動車の不法投棄対策に関する各支援制度の現状と意見** 【P. 4】
 - (1) 不法投棄等対策支援事業について
 - (2) 離島対策支援事業について

3. **自動車リサイクル法に基づく事業者の登録・許可業務等に関する現状と意見** 【P. 6】

4. **その他の意見** 【P. 8】

1. 自動車の不法投棄等の発生状況、発生抑制の取組に関する現状と意見

(1) 自動車の不法投棄の現況

【現状】

- 都市自治体では、年間新たに1,000台前後の放置自動車・不法投棄自動車が発生している。
- 前年度からの繰越台数は減少傾向にあるものの、都市自治体では、依然として、年間約400台～500台前後の放置自動車・不法投棄自動車を撤去している。
- ある都市自治体では、年間100万円以上の公費を投入し、放置自動車・不法投棄自動車を撤去している。

(参考) 環境省の調査では、自動車リサイクル法の施行後、不法投棄・不適正保管車両の台数は大幅に減少したものの、約7,000台(平成25年度)が存在している。

【意見】

自動車リサイクル法が施行されて約10年になるが、依然として、放置自動車・不法投棄自動車があることから、国において早期に対策を講じるべきである。

都市自治体が、公費を投入し撤去している実態があることから、必要な措置を講じるべきである。

(2) 原状回復に関する問題点・課題

【現状】

- 財産権の問題があり事務手続きに時間を要することから、迅速な撤去、処分ができない。
- 原因者の特定には手続きに時間を要することから迅速な対応ができない。
(車両の所有者確認に必要な手続きに時間を要する。原因者と連絡が取れない。 など)
- 撤去時に必要な一時的な保管場所の確保、撤去費用の負担がある。
- 放置自動車・不法投棄自動車であることの判別が困難な事例がある。
- 言葉が通じない外国人への指導は困難である。

【意見】

国が、放置自動車・不法投棄自動車を適切かつ迅速に撤去できる仕組みを構築すべきである。

(例) 警察等の協力による所有者の捜査、車両の所有者などの情報を自治体へ開示。 等

(3) 使用済自動車判別ガイドラインの活用状況

【現状】

- ガイドラインを利用したことがある都市自治体は、概ね「業務上参考になった。」と回答している。
- ガイドラインを利用したことがない都市自治体からは、「ガイドラインの存在を把握していない。」、「処理の際に関係する他法令との整合性についての記載がない。」などの意見があった。

【意見】

今まで以上にガイドラインについて周知を図るとともに、適宜見直しを図るべきである。

国において、都市自治体担当職員を対象とした研修を実施するべきである。

2. 自動車の不法投棄対策に関する各支援制度の現状と意見

(1) 不法投棄等対策支援事業について

【現状】

- 車台番号が削り取られた放置自動車・不法投棄自動車について、都市自治体が、リサイクル料金を負担している。
- 出えん対象となる費用の適用範囲が限定的であることや、手続きに必要な事務量が多い。
利用状況【平成19年度 2件、平成25年度 1件】

【意見】

申請手続きの簡素化及び費用の適用範囲の拡大を図るべきである。
都市自治体が利用しやすい制度に改めるべきである。

(2) 離島対策支援事業について

【現状】

- 島民の高齢化が進んでおり、個人による処理手続きが困難な状況である。
- 制度利用時の計画策定に必要な島内保有台数、廃車処理状況の把握が困難な状況にある。(島内台数、廃車率等の統計がない。)
- 車両運搬が可能なフェリーがなく、運送費用が高額になったことから支援対象とならなかった事例がある。

【意見】

申請手続きの簡素化及び事業の適用範囲の拡大、更なる補助率の引き上げ(80%→100%)を図るべきである。

申請者が市町村を介さず、利用できるよう制度を改善するべきである。

3. 自動車リサイクル法に基づく事業者の登録・許可業務等に関する現状と意見

【現状】

- 法に基づく許可基準や事務の取扱いについて基準が曖昧なものがある。
- 申請時に添付が必要とされている書類だけでは、判断に苦慮する場合がある。
- 自動車リサイクルシステムへの登録が義務となっていないため、登録を行わない事業者が見受けられる。
- 日本語を解さない外国籍の従業者への対応は困難である。
- 関連業者が許可を受けた自治体と、関連業者が実際に使用済自動車を保管している自治体が異なる場合など、市域を跨ぎ広域的な対応が必要である。
- 虚偽の移動報告を把握すること自体が困難である。
- 指導に一貫性を持たせるため、産業廃棄物処理法など、関係法令との整合性が必要ではないか。

(産業廃棄物法では、暴力団関係に関して欠格要件があるが、自動車リサイクル法にはない。 など)

【意見】

登録・許可業務に関しては、現場の実情合わせ適宜見直しを図るべきである。

現場の実情に合わせ、産業廃棄物処理法等の法令と整合性を図り、必要な改正を行うべきである。

自動車リサイクルシステムへの登録が義務となっていないため、義務付けるべきである。

関連業者を対象に講習受講を義務づけるべきである。また、国において、都市自治体担当職員を対象とした研修を実施するべきである。

国において、外国人関連業者を対象とした外国語標記の制度説明資料等を作成すべきである。

事業者に対する立入検査等については、国、都道府県、警察、税関等の関係機関と連携し行えるよう体制を整備すべきである。

4. その他の意見

- 災害発生に伴う所有者不明の車両処理に対するマニュアル作成が必要と考える。
- 解体業者等において、中古車のオートオークションを利用し使用済自動車として
いる事例や、実際には引取実績が全く無い引取業者が、解体業者等を斡旋して
いると疑われる事例が多く存在していることから、自動車リサイクル法が機能して
いないと感じている。
- 自動車リサイクル法は廃棄物処理法と密接に関連しており、同法の事務につい
ては、産業廃棄物の適正処理について監督権限を有する自治体への集約も検
討すべきと考える。